



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 53]

No. 53]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 26, 2004/चैत्र 6, 1926

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 26, 2004/CHAITRA 6, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 मार्च, 2004

सं. टीएएमपी/55/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बन्दरभाड़ा और लंगर-प्रभार में वृद्धि के लिए मोर्मुगाओ पत्तन न्यास के प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार एतद्वारा निपटान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/55/2003 -एमओपीटी

मोर्मुगाओ पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च 2004 की 15 वें दिन को पारित)

इस प्राधिकरण ने 17 मार्च 2003 को एक आदेश पारित किया था, जिसके द्वारा 1 जून 2003 से सभी महापत्तन न्यासों में (सीएचपीटी और टीपीटी को छोड़कर, जहाँ ये पहले से लागू थे) प्रति घंटा बंदरभाड़ा प्रशुल्क लागू किया गया था। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ, निम्नलिखित प्रस्ताव भी की थी :

"अपनाई गई लागताधिक विधि को ध्यान में रखकर दरों के समायोजन की आवश्यकता के विषय में कुछ पत्तनों द्वारा उठाए गए मुद्दे पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए। प्रस्तावित व्यवस्था के कारण राजस्व में कमी, यदि कोई हुई तो, एक अस्थायी चरण होगा। पत्तन की वास्तविक वित्तीय स्थिति की समीक्षा वहाँ प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय की जाएगी। पत्तन द्वारा की गई आन्तरिक समीक्षा में, प्रस्तावित व्यवस्था के कारण, पत्तन को कोई बड़ा वित्तीय घाटा उभर कर आता है, तो ऐसा पत्तन अनुसूची से आगे, वर्तमान पोत-संबंधी प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव लेकर आ सकता है।"

2. एमओपीटी ने आरम्भ में, इस पृष्ठभूमि में 30 जून 2003 को हुई बोर्ड की बैठक की कार्यवाही की एक प्रति भेजी है और बंदर भाड़ा / लंगर प्रभारों के प्रस्तावित युक्तिकरण को स्वीकृत करने का अनुरोध किया है। कथित पत्र में एमओपीटी ने निम्नलिखित बिन्दु उठाए थे :

- (i) प्रतिघंटा दरों के क्रियान्वयन के बाद, वर्ष 2002-03 में बंदरगाहों / धारा में प्रहस्तिट पोतों और बंदरभाड़ा तथा लंगर-प्रभार की तत्कालीन दरों के आधार पर एक अभ्यास किया गया था। राजस्व में 138.55 लाख रुपये प्रति वर्ष का विदेशीय घाटा सामने आया।
- (ii) प्रभार की ईकाई में 8 घंटों से प्रति घंटा का परिवर्तन आने के बाद होने वाले घाटों को पाटने के लिए बंदरभाड़ा और लंगर प्रभार में क्रमशः 9.92% और 5.05% की वृद्धि कर उन्हें युक्ति संगत बनाने का प्रस्ताव है।
- (iii) धारा सी (i) और सी (ii) में समान रूप से लागू टिप्पणियों में इस आशय की वृद्धि करने का प्रस्ताव है कि मूरिंग ब्याज / डाल्फिन्स या ट्रांशिपर के बगल में बेकार खड़े पोतों के विषय में यह माना जाएगा कि वे कार्गो के लदान / उतारने में या यात्रियों को चढ़ाने / उतारने में लगे हुए हैं और उन पर जैसाकि एमओपीटी के दरमान में लंगर-प्रभार से संबंधित धारा सी (ii) के अन्तर्गत मद सं. 2 में निर्धारित किया गया है, प्रभार लगाए जाएंगे।

3.1. जैसाकि एमओपीटी ने, सहायक तथ्यों एवं आंकड़ों के बिना मंडल की कार्यवाही (की प्रति) ही भेजी थी, उससे अनुरोध किया गया था कि वह लागत विवरणों और औचित्य के साथ निर्धारित प्रोफार्मा में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

3.2. एमओपीटी ने दिनांक 8 सितम्बर 2003 के अपने पत्र के माध्यम से निर्धारित प्रोफार्मा में अपना प्रस्ताव और बंदर माड़ा तथा लंगर प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए वित्तीय वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण वर्ष 2002-03 की बंदरमाड़ा और लंगर प्रभार से 8 घंटा तथा प्रति घंटा ईकाई के आधार पर होने वाली आय दर्शाने वाली विवरणियाँ प्रस्तुत कीं।

3.3. एमओपीटी ने भी सूचित किया था कि प्रस्तावित युक्तिकरण बंदर माड़ा / लंगर प्रभार वसूलने की ईकाई घटाने के फलस्वरूप होने वाले घाटे को पाटने के लिए ही है, न कि प्रशुल्क में वृद्धि के लिए।

4.1. प्रस्ताव की पावती देते समय, एमओपीटी से जून 2003 से सितम्बर 2003 तक की अवधि में 8 घंटे आधार पर और प्रति घंटा आधार पर बंदर माड़ा तथा लंगर प्रभार से अर्जित राजस्व पर पड़ेने वाला प्रभार दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इसके साथ ही यह भी अनुरोध किया गया था कि वे वर्ष 2003-04 में, अनुमानित आय की विस्तृत गणना भी भेजें।

4.2. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने, पहले उद्धृत अपने बिन्दुओं पर जोर देते हुए, निम्नलिखित बातें प्रस्तुत कीं:-

- (i) प्रभार की ईकाई को आठ घंटा से घटाकर एक घंटा कर देने के फलस्वरूप राजस्व में विवेदीय घाटे को दर्शाने वाली विवरणी में विवेदीय घाटा, 1 जून 2003 से 30 सितम्बर 2003 तक की अवधि में 20.03 लाख रुपये आंका गया है और बंदर माड़ा तथा लंगर-प्रभार में क्रमशः 8.34% और 2.74% वृद्धि की अपेक्षा की गई है।
- (ii) जून से सितम्बर अर्थात् 4 माह के आकलन के आधार पर इस विषय में निर्णय ले लेना उचित नहीं है। मानसून / एमओएचपी के लिए काम बंद की अवधि के कारण संदर्भित अवधि में प्रहस्तिर पोतों की संख्या तुलनात्मक रूप से कम ही थी। इसलिए प्रति घंटा बंदर माड़ा प्रभारों में 9.92% की और प्रति घंटा लंगर - प्रभारों में 5.05% की वृद्धि के प्रस्ताव पर विचार किया जाए।

5.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5.2. उपयोगकर्ताओं से, प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति एमओपीटी को उसकी टिप्पणियों / सूचना के लिए भेजी गई थी। प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने अपनी प्रेक्षाएँ भेजी हैं।

6. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 16 जनवरी 2004 को एमओपीटी परिसर गोवा में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया था, एमओपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था:-

- (i) वर्ष 2001-02 और 2002-03 में प्रहस्तिर ऐसे पोतों का विवरण जो बंदरगाह में, अपना काम पूरा हो जाने के बावजूद 8 घंटे के पूरे समय खंड में खड़े रहे।
- (ii) (क) जून से दिसम्बर 2003 तक प्रति घंटा दरों के वास्तविक वित्तीय निहितार्थ।  
(ख) पिछले सामान्य संशोधन के समय समरूप अवधि में जीआरटी में प्रक्षेपित पोत यातायात तथा वास्तव में अर्जित पोत यातायात।

7.2. एमओपीटी ने निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की है:

- (i) वर्ष 2001-02, 2002-03 2003-04 (दिसम्बर 2003 तक ही) के वर्षों में, उनका कार्य पूरा हो जाने के बाद भी बंदरगाह में रुके रहने वाले पोतों को दर्शाते हुए, प्रहस्तिर पोतों का विस्तृत विवरण। पोतों का बंदरगाह में यह अधिक ठहरना मुख्य रूप से उनके मार्ग में, गहरे गड्ढे बन जाने, रेत आदि भर जाने से उनके तंग / उथला हो जाने, पोतों की छोटी-मोटी मरम्मत, ज्वार-भाटा की प्रतिकूल स्थिति और तूफानी मौसम के कारण होता है। 1 जून 2003 से प्रति घंटा दरों के लागू होने के बाद भी 1 जून 2003 से 31 दिसम्बर 2003 तक सात माह में बंदरगाह में 4 घंटों से अधिक और 8 घंटों से कम समय तक ठहरने वाले पोतों की संख्या 7 थी जबकि वर्ष 2002-03 में इस प्रकार 75 पोत रुके थे। इसलिए यह कहना सही नहीं है कि पोत बंदरगाह में इसलिए अधिक ठहरते थे क्योंकि उन्हें 8 घंटे के लिए बंदरमाड़ा का भुगतान करना होता था और अब वे प्रति घंटा दरें हो जाने के कारण बंदरगाह जल्दी खाली कर देते हैं। कोई भी पोत आवश्यकता से अधिक नहीं ठहरेगा क्योंकि उसे कुछ दूसरी लागतों का भी भुगतान करना होता है।
- (ii) ईकाई दर को 8 घंटे के आधार से प्रति घंटा ईकाई में बदल देने से जून 2003 से दिसम्बर 2003 तक पड़ा वित्तीय प्रभाव (घाटा) बंदरमाड़ा की मद में 55.84 लाख रुपये और लंगर - प्रभार की मद में 5.68 लाख रुपये हैं। घाटे को पाटने के लिए जून से दिसम्बर 2003 तक की अवधि के लिए क्रमशः 9.73% और 3.40% हो गई। ये अपेक्षित दरें मार्च 2004 तक की अवधि के लिए और अधिक बढ़ेंगी। इसलिए केवल सात माह के आकलन के परिणामों के आधार पर इस विषय में कोई निर्णय ले लेना वांछनीय नहीं होगा और इस प्रकार प्रति घंटा बंदर माड़ा और लंगर - प्रभार की दरों में क्रमशः 9.92% और 5.05% की दर से वृद्धि पर विचार किया जाए और स्वीकार किया जाए।
- (iii) पिछले सामान्य संशोधन के समय जीआरटी में पोत यातायात संशोधित अनुमान (2001-02) और बजट अनुमान (2002-03) के आंकड़ों के आधार पर प्रक्षेपित किया गया था। वर्ष 2001-02 और 2002-03 में अर्जित जीआरटी और इनके तत्संबंधी प्रक्षेपण नीचे दिए गए हैं:

विवरण	प्रक्षेपण		वास्तविक अर्जन	
	संशोधन अनुमान 2001-02	बजट अनुमान 2002-03	2001-2002	2002-2003
यातायात (लाख टन में)	204.00	212.00	229.27	236.50
पोतों की संख्या	600	610	597	626
कुल जीआरटी (लाख टनों में)	156.22	161.13	167.37	163.82

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा की गई जिरह के सारांश सभी संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.com](http://www.tariffauthority.com) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती है।

- (i) यह प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा 1 जून 2003 से आदेशित प्रति घंटा प्रमारों के लागू हो जाने से पत्तन को हुई राजस्व-हानि को पाटने के लिए बंदर भाड़ा / लंगर प्रमार की इकाई दरों में वृद्धि करने से संबंधित है। दरों में प्रस्तावित वृद्धि पिछले वर्ष 2002-03 में एमओपीटी द्वारा परिणामित राजस्व में सैद्धांतिक हानि के आधार पर है। यहाँ यह स्मरण करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने यह पहले ही मान लिया था कि प्रति घंटा प्रणाली में बदल जाने के कारण पत्तन द्वारा उल्लेखित राजस्व-घाटा, उनके राजस्व में केवल एक संभाव्य घाटा होगा जो एक अस्थायी चरण होगा। इसके आगे यह भी बताया गया था कि आनुवंशिक राजस्व संग्रह एक ऐसी व्यवस्था के कारण था जो बहुत तार्किक नहीं थी। कोई यह तर्क दे सकता है कि वर्ष 2002-03 में 138 लाख रुपये का सैद्धांतिक राजस्व घाटा जैसा कि एमओपीटी द्वारा सूचित किया गया है, वास्तव में, प्रशुल्क में उपलब्ध अतिरिक्त कोष था जो इस प्राधिकरण के प्रासंगिक आदेश द्वारा केवल कम कर दिया गया था। एमओपीटी द्वारा जो स्थिति सूचित की गई है वास्तव में वह, इस सिद्धांत को दिमाग में रखते हुए कि उपयोगकर्ता वास्तव में प्राप्त सेवाओं के अनुसार ही भुगतान करना चाहिए, इस प्राधिकरण द्वारा आदेशित औचित्य को ही बल प्रदान करता है।
- (ii) मार्मुगाओ शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) ने तर्क दिया है कि बंदर भाड़ा वसूलने की इकाई को युक्तिसंगत बना देने के कारण जलयानों को उपलब्ध लाभ प्रभावहीन हो जाएगा यदि इकाई दर बढ़ाने का एमओपीटी का तात्कालिक प्रस्ताव स्वीकार कर लिया जाता है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि प्राधिकरण ने, इससे पहले, जनवरी 2000 में बंदर भाड़ा प्रमार की इकाई को तात्कालिक 24 घंटे से 8 घंटे में घटाया था और यह सभी महापत्तन न्यासों के लिए समान था। उस समय, इकाई दर में किसी भी प्रकार के समायोजन को अनुमति नहीं दी गई थी। तथापि, मार्च 2003 में इकाई को प्रति घंटा आधार पर घटाने का आदेश देते समय पत्तन को राजस्व घाटे की संभावना को मान्य करते हुए इस प्राधिकरण ने इकाई दर की समीक्षा करने का प्रावधान रखा है। सामान्य निर्णय, लागू की गई व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव की विभिन्न पत्तनों के प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय समीक्षा करने का है। यदि किसी पत्तन के (राजस्व में) कोई बहुत बड़ा घाटा दिखाई देता है केवल तब ही कार्यक्रम से पहले पोत संबंधी प्रमारों में संशोधन पर विचार करने का निर्णय किया गया था। यह ध्यान देने योग्य है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन का निर्णय पोत संबंधी प्रमारों को संपूर्ण समूह की समीक्षा के लिए लिया जाना है। किन्तु एमओपीटी ने यह प्रस्ताव, पोत संबंधी सभी प्रमारों की समग्र वित्तीय / लागत स्थिति का विचार किए बिना, केवल बंदर भाड़ा / लंगर शुल्क प्रमार के संदर्भ से दिया है। प्रशुल्क में मौजूद प्रति क्षतिपूर्ति की दृष्टि से विभिन्न पत्तन गतिविधियों के लिए यह स्थिति महत्वपूर्ण हो जाती है। इसके अलावा, 1 जून 2003 से प्रमार लगाने की इकाई में परिवर्तन के कारण बंदर भाड़ा प्रमारों में संशोधन के लिए, एमओपीटी और एमबीपीटी को छोड़कर, कोई अन्य महापत्तन न्यास आगे नहीं आया है। एमबीपीटी के मामले में, प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रमारों के कारण सैद्धांतिक राजस्व घाटे सहित विभिन्न आधारों पर प्रस्ताव को न्यायोचित माना जाना चाहिए।
- (iii) एमएसएए ने दक्षता आधारित प्रशुल्क योजना (ईएलटी) की समीक्षा हेतु प्राधिकरण के समक्ष लम्बित एक अलग प्रस्ताव का संदर्भ दिया है और सुझाव दिया है कि जब तक ईएलटी प्रस्ताव पर कोई अन्तिम निर्णय नहीं ले लिया जाता तब तक एमओपीटी के तात्कालिक प्रस्ताव को आस्थगित किया जाए। जैसा कि ईएलटी योजना की समीक्षा और बंदर भाड़ा प्रमार को युक्ति संगत बनाने का प्रस्ताव दो निम्न मुद्दे हैं, यह सुझाव प्रासंगिक नहीं लगता है, हालांकि ईएलटी योजना के अन्तर्गत प्रीमियम / दंड मूल बंदर भाड़ा प्रमार पर ही देय है।
- (iv) कार्गो प्रचालन पूरा हो जाने के बाद क्या पोतों द्वारा बंदर शीघ्र खाली कर देने की आदत पड़ेगी या नहीं इस मुद्दे पर विभिन्न तर्क दिए जा रहे हैं। यह स्पष्ट किया गया है कि जलयान द्वारा शीघ्र बंदर खाली कर देने के कारण पत्तनों को होने वाले लाभ का उल्लेख इस प्राधिकरण के प्रासंगिक आदेश में, प्रति घंटा बंदर भाड़ा प्रमार लागू करने के कारण पत्तनों को केवल प्रासंगिक लाभ के रूप में किया गया है। जैसा कि पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रति घंटा आधार पर बंदर भाड़ा लगाने की व्यवस्था के आदेश का मुख्य प्रयोजन यह था कि पोत केवल उतने ही समय के लिए बंदर भाड़ा का भुगतान करे जितने समय वे पत्तन की सुविधा (बंदर) में रहें।
- (v) बंदर भाड़ा और लंगर शुल्क प्रमार में वृद्धि हेतु पत्तन द्वारा प्रस्तावित मात्रा का आधार वर्ष 2002-03 के लिए राजस्व में सैद्धांतिक घाटा है। पत्तन द्वारा इस घाटे को, वर्ष 2002-03 के आंकड़ों के आधार पर, आरम्भ में, बंदर भाड़ा में 9.92% और लंगर शुल्क प्रमारों में 5.05% आंका गया था। यह स्थिति जून 2003 से 30 सितम्बर 2003 तक की अवधि में संशोधित होकर क्रमशः 8.34% और 2.74% हो गई। इसके अलावा, पत्तन ने बाद में सूचित किया है कि जून 2003 से दिसम्बर 2003 तक की अवधि के लिए प्रासंगिक आंकड़े क्रमशः 9.73% और 3.40% है। पत्तन ने अपनी ही स्वीकारोक्ति में यह माना है कि वर्ष के एक भाग के लिए कार्यसाध्य परिणाम, जरूरी नहीं, कोई स्पष्ट छवि प्रदान करे। जैसा कि एमएसएए और जीएमओईए ने ठीक ही कहा था कि पिछली अवधि के परिणामों के आधार पर प्रशुल्क में संशोधन का निर्णय लेना उचित नहीं होगा। इसका एक सीधा सब कारण है कि प्रशुल्क का निर्धारण हमेशा भावी आवश्यकताओं को देखकर किया जाता है। इस प्रकरण में, इसलिए, अगले दो वर्षों में संभावित वित्तीय स्थिति प्रासंगिक या उपयुक्त होगी जो पत्तन ने उपलब्ध नहीं करवाई है।
- (vi) जीएमओईए ने विभिन्न प्रशुल्कों की परस्पर संबंधित प्रकृति के बारे में वैध बिन्दु उठाया है। यह माना गया है कि एमओपीटी का वर्तमान प्रशुल्क एक-एक गतिविधि की ही लागत के संदर्भ से निर्धारित नहीं किया गया है बल्कि समग्र वित्तीय / लागत स्थिति पर विचार करके तथा विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति के प्रवाह को स्वीकार करते हुए निर्धारित किया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने इससे पहले एमओपीटी में विगत में निर्धारित कार्गो संबंधी प्रमारों से मेलखाने के लिए पोत संबंधी संशोधित प्रमारों के लिए घटाई हुई प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की थी ताकि एक साझा तिथि को सभी प्रमुख प्रशुल्क मदों की समीक्षा के लिए लाया जा सके। इस निर्णय के पीछे मंशा यह थी कि प्रशुल्क की समीक्षा करते समय पत्तन की विभिन्न गतिविधियों की लागत / वित्तीय स्थिति की व्यापक समीक्षा की जा सके ताकि किसी भी प्रशुल्क संशोधन का निर्णय लेने से

- पहले लागत के आबंटन का औचित्य और विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति की मात्रा का अनुमान लगाया जा सके। यह स्थिति अब भी अच्छी है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा पर कोई निर्णय लेने के लिए पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति के साथ-साथ विभिन्न गतिविधियों / उप गतिविधियों के अंतर्गत लागत स्थिति की विस्तृत जांच करना आवश्यक है। इस प्रकार की कवायद निश्चय ही बहुत व्यापक होगी। एमओपीटी के वर्तमान दरमान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर 2004 में पड़ती है जिसके लिए एमओपीटी द्वारा ऐसे आनुबंकि विरलेषण अपेक्षित है। प्रशुल्क मदों में से, जैसे बंदरगाड़ा प्रभार एक संबंध में इस प्रकार के विस्तृत विरलेषण करने के बजाय इसे दरमान की सामान्य समीक्षा के एक भाग के रूप में सुविधाजनक रूप से लिया जा सकता है। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह जून 2004 के अंत तक अपने दरमान की सामान्य समीक्षा हेतु प्रस्तुत करने के लिए आवश्यक कार्यवाई करे। इस समय तक वर्ष 2003-04 के वित्तीय परिणाम उपलब्ध हो जाने की आशा है।
- (vii) तथापि एमओपीटी ने तर्क दिया है कि यदि संदर्भित कवायद को दरमान की अगली सामान्य समीक्षा तक टाला गया तो बढ़े हुए बंदर गाड़ा का लाभ पिछले प्रभाव से उपलब्ध नहीं होगा। चूंकि प्रशुल्क निर्धारण सामान्यतया भावी प्रभाव से किया जाता है, यह सत्य है कि एमओपीटी द्वारा बंदर गाड़ा प्रभारों में प्रस्तावित संशोधन पिछले प्रभाव 1 जून 2003 से नहीं किया जा सकता। यह मान लिया गया है कि एमओपीटी के वर्तमान दरमान की समीक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास करते हुए अगस्त / सितम्बर 2002 में की गई थी। ये अनुमान अब यथार्थ में बदल गए हैं। एमओपीटी द्वारा सूचित स्थिति के अनुसार वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अनुमान और वास्तविक उपलब्धों के बीच यातायात में क्रमशः 25.27 लाख और 24.50 लाख का अंतर है। इसी प्रकार, कुल जीआरटी के अनुमानों में वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए क्रमशः 11.15 लाख जीआरटी और 2.69 लाख जीआरटी की भिन्नता है। यातायात में इन भिन्नताओं से निम्बल योगदान एमओपीटी को उपलब्ध है जो राजस्व में आई कमी को, यदि कोई कमी आएगी तो, कम से कम आंशिक रूप से तो पाट देगा।
- इस स्थिति के बावजूद यदि एमओपीटी यह महसूस करता है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन अनिवार्य है तो यह सभी पोट संबंधी प्रभारों की समीक्षा के अनुकूल प्रस्ताव के साथ, जैसा कि इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च 2003 के आदेश में कहा गया है, तुरंत आ सकता है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि इस प्रकार के प्रस्ताव में विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति क्षतिपूर्ति पर समुचित रूप से विचार करना चाहिए।
- (viii) एमओपीटी ने कुछ व्यवहारिक कठिनाइयों का उल्लेख किया है और सुझाव दिया है कि बंदर गाड़ा की गणना के लिए समय में, उसके आरम्भ होने के तथा समाप्त होने के बिन्दुओं में कुछ लचीलापन या गुंजाइश होनी चाहिए। प्रति घंटा बंदर गाड़ा प्रभारों को लागू करने में, इस प्रभार को लगाने के तरीके में कोई परिवर्तन शामिल नहीं है, इकाई में आदेशित परिवर्तन के सिवाय। तथापि एमओपीटी का प्रस्ताव उस बुनियादी प्रयोजन के विरुद्ध जाता है जिस प्रयोजन से प्रति घंटा इकाई लागू की गई थी। बंदर गाड़ा / लंगर शुल्क प्रभार लगाने के प्रयोजन से पोट के ठहरने के समय की गणना बिना किसी परिवर्तन के अब से पहले तक की गई गणना के समान जारी रहनी चाहिए।
- (ix) पत्तन ने मूरिंग ब्याज / डाल्फिन्स और ट्रांस-शिपर्स के बगल में बेकार खड़े पोतों पर प्रभार प्रभारों में भी कुछ परिवर्तन प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित संशोधनों के समर्थन में कोई औचित्य नहीं दिया गया है। इस संशोधन पर भी एमओपीटी के दरमान के अगले सामान्य संशोधन के समय विचार किया जा सकता है बशर्ते पत्तन द्वारा समुचित औचित्य प्रस्तुत किया जाए।

10. परिणामस्वरूप और उपरोक्त कारणों के लिए और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण इस मोड़ पर, बंदरगाड़ा और लंगर शुल्क प्रभार में वृद्धि के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव को खारिज करता है। एमओपीटी को 30 जून 2004 तक अपने दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के लिए प्रस्ताव के साथ सभी प्रशुल्क मदों के व्यापक विरलेषण के साथ आने की सलाह दी जाती है। यदि एमओपीटी यह पाता है कि कार्यक्रम से पहले संशोधन अनिवार्य होगा तो यह सभी पत्तन संबंधी प्रभारों की समीक्षा के लिए अपने प्रस्ताव के साथ तुरंत आ सकता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd March, 2004

**No. TAMP/55/2003-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mormugao Port Trust for an upward revision in the berth hire and anchorage charges as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/55/2003-MOPT****Mormugao Port Trust**

---

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 15th day of March 2004)

This Authority had passed an Order on 17 March 2003 introducing hourly berth hire charges at all major ports trusts w.e.f. 1 June 2003 (except CHPT and TPT where it was already introduced earlier). In the said Order, this Authority had, inter alia, made the following observations:

*"The issue raised by some of the ports about the requirement of adjustment of rates in view of cost plus method adopted deserves consideration. The reduction in the revenue on account of the proposed arrangement, if any, will only be a temporary phase. The actual financial position of a port will be reviewed at the time of next general revision of the tariffs at the respective port. If an internal review carried by the port reveals any major financial loss due to the proposed arrangement, such port can come up with a proposal for revision of the existing vessel-related charges ahead of schedule".*

2. In this backdrop, the MOPT had initially forwarded a copy of the proceedings of its Board meeting held on 30 June 2003 and requested to approve the proposed rationalisation of the Berth hire/anchorage charges. The following points were made by the MOPT in the said letter:

- (i). An exercise was carried out based on the vessels handled at the berths/stream during the year 2002-03 and the existing rate of berth hire & anchorage after implementation of the hourly rates. The differential loss of revenue comes to Rs.138.55 lakhs per annum.
- (ii). It is proposed to rationalise the Berth hire and Anchorage charges by way of an upward revision by 9.92% and 5.05% respectively to set off the losses subsequent to change in the unit of charge from 8 hours to per hour.
- (iii). It is also proposed to make additions to Notes common to Section C(i) and C(ii) to the effect that the vessels remaining idle at the Mooring Buoys/Dolphins or alongside the transhipper shall be treated as vessel engaged in loading/unloading of cargo or embarking/disembarking passengers and charges are levied as prescribed in item 2 under Section C(ii) relating to Anchorage charges in the Scale of Rates of the MOPT.

3.1. Since the MOPT had forwarded only the proceedings of its Board meeting without any supporting facts and figures, they were requested to submit proposal in the prescribed Proforma with cost details and justifications.

3.2. The MOPT has vide letter dated 8 September 2003 furnished its proposal in the prescribed Proforma with cost details for the FY 2002-03 and 2003-04 alongwith the statements showing Berth hire and Anchorage Income on 8 hourly vis-à-vis hourly basis for the year 2002-03 to justify the proposed upward revision in the Berth hire and anchorage charges.

3.3. The MOPT also informed that the proposed rationalisation is only to set off the losses subsequent to reduction of unit of charging Berth hire/Anchorage charges and not to increase tariff.

4.1. While acknowledging receipt of the proposal, the MOPT was requested to furnish a statement showing impact on the revenue earned from Berth hire and Anchorage charges on 8 hourly basis and hourly basis for the period from June 2003 to 30 September 2003; and also, to forward detailed working of the estimated income for 2003-04.

4.2. In response, the MOPT has in addition to reiterating the points made earlier, stated the following:

- (i). The statement showing differential loss of revenue on account of reduction of unit of charge from 8 hours to one hour works out to Rs.20.03 lakhs for the period from 1 June 2003 to 30 September 2003 and the asking rate of upward revision is 8.34% and 2.74% in respect of berth hire and anchorage charges respectively.
- (ii). It is not correct to decide on this subject based on the working result of only 4 months i.e., June to September. The number of vessels handled during the period is comparatively less on account of monsoon / shutdown period for MOHP. Therefore, the proposed upward revision by 9.92% of hourly berth hire charges and 5.05% of hourly anchorage charges may be considered.

5.1. In accordance with the consultative procedure adopted, the proposal was forwarded to concerned user organizations for their comments.

5.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the MOPT for comments / information. In response, the MOPT has furnished its observations.

6. A joint hearing in this case was held on 16 January 2004 at the MOPT premises in Goa. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users have made their submissions.

7.1. As agreed in the joint hearing, the MOPT was requested to furnish the following additional information:

- (i). Details of vessels handled during 2001-02 and 2002-03 which had continued to stay at berth for the entire block of 8 hours even after completion of job in between.
- (ii). (a). Actual financial implications of hourly rate for the period June - December 2003.  
(b). Vessel traffic in GRT for the corresponding period projected at the time of the last general revision and that actually achieved.

7.2. The MOPT has furnished the following information:

- (i). A detailed statement of the vessel handled during the year 2001-02, 2002-03, 2003-04 ( up to December 2003) indicating the vessel's stay at berth after completion of their operation, which is mainly on account of bunkering, fleshing of lines, minor repairs to ship, tidal condition and inclement weather. Even after the introduction of hourly rate from 1 June 2003, 50 vessels stayed at berth beyond 4 hours and less than 8 hours during the period of 7 months (June to December 2003) as against 75 vessels during the year 2002-03. Therefore, it may not be correct to say that the vessels tend to stay just because they have to pay berth hire for the period of 8 hours and they vacate quickly after the introduction of the hourly rates. No vessel will overstay at berth as they have to incur other costs.
- (ii). The financial implication due to change over to hourly rate from 8 hrs. basis for the period from June to Dec 03 is Rs.55.84 lakhs in berth hire and Rs.5.68 lakhs in anchorage charges. The percentage increase required to offset the losses has increased to 9.73% and 3.40% for the period June to December

2003 respectively. The asking rate will increase further up to the period of March 2004. Therefore, it may not be desirable to decide on this subject based on the working result of only 7 months and hence, proposed upward revision by 9.92 % and 5.05% of hourly berth hire and anchorage may please be considered and sanctioned.

- (iii). At the time of the last general revision, vessel traffic in GRT was projected based on the figures of Revised estimates (2001-02) and Budget Estimates (2002-03). The GRT achieved during the year 2001-02 to 2002-03 vis-à-vis the projections are given below:

Particulars	Projection		Actual	
	Revised Estimates 2001-02	Budget Estimates 2002-03	2001-02	2002-03
Traffic (in lakh tones)	204.00	212.00	229.27	236.50
No. of vessels	600	610	597	626
Total GRT (in lakh tones)	156.22	161.13	167.37	163.82

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to increase the unit rate of berth hire / anchorage fee in order to off-set the revenue loss to the port due to introduction of hourly charges ordered by the Authority w.e.f. 1 June 2003. The proposed increase in the rates is based on the notional loss in revenue calculated by the MOPT for the previous year 2002-03. It would be relevant here to recall that this Authority had already held that the revenue loss cited by the ports due to the change over to the hourly system was only a possible reduction in their revenue which would only be a temporary phase. It was further pointed out that the relevant revenue accrual was due to a not so reasonable arrangement. One can argue that the notional revenue loss of Rs 138 lakhs for the year 2002-03 reported by the MOPT is, in fact, the extra flab available in tariff which was only reduced by the relevant order of this Authority. The position reported by the MOPT actually reinforces the rationalization ordered by this Authority bearing in mind the principle of requiring users to pay as per actual services availed.
- (ii). The Mormugao Ships Agents Association (MSAA) has argued that the benefit to the ships available due to the rationalization in the unit of charging berth hire would be nullified if the instant proposal of MOPT to increase the unit rate is accepted. It is noteworthy that the Authority had earlier in January 2000 reduced the unit of berth hire charges from the then existing 24-hours to 8-hours commonly at all major port trusts. At that time, no adjustment in the unit rate was allowed. Nevertheless, recognizing the possible revenue reduction to the port, while ordering further reduction of this unit to hourly basis in March 2003, this Authority has kept a provision for review of the unit rates. The general decision is to review the financial impact of the arrangement introduced at the time of the next general revision of tariffs at the respective ports. Only if any major financial loss is found to emerge in any port, it was decided to consider ahead-of-schedule revision of the vessel related charges. It is to be noted that the ahead-of-schedule revision has been decided to be taken up for review of the entire spectrum of vessel related charges. The MOPT has, however, made this proposal only with reference to berth hire / anchorage fees without considering the entire finance/cost position for all the vessel related charges. This position assumes significance in view of the existing cross-subsidization in the tariff for different port activities. Further, no

other major port trusts, except MOPT and MBPT, have come up for revision of berth hire charges due to the change in the unit of charging introduced w.e.f. 1 June 2003. In the case of MBPT, the proposal is sought to be justified on various grounds including the notional revenue loss on account of hourly berth hire charges.

- (iii). The MSAA has referred to a separate proposal for review of Efficiency Linked Tariff (ELT) scheme pending before this Authority and suggested that the instant proposal of MOPT should be deferred till a final decision on the ELT proposal is taken. This suggestion does not appear to be relevant as review of ELT scheme and the proposed rationalization of berth hire are two different issues even though premium / penalty under the ELT scheme is payable on the basic berth hire charge.
- (iv). Various arguments have been made on the issue whether hourly berth hire would induce early vacation of the berth by vessel after completion of cargo operation. It is clarified that the benefit accruing to the ports due to early vacation of ship is cited in the relevant order of this Authority only as an incidental benefit to the ports due to the introduction of hourly berth hire charges. As already explained, the arrangement of levying berth hire on hourly basis was ordered by this Authority with the main objective of requiring vessels to pay berth hire charges only for the time they occupied the port's facility.
- (v). The quantum of upward revision in berth hire and anchorage charges proposed by the port is based on the notional loss of revenue for the year 2002-03. The loss was initially quantified by the port at 9.92% in berth hire and 5.05% in anchorage charges based on the figures for the year 2002-03. This position stands revised to 8.34% and 2.74% for the period from June 2003 to 30 September 2003. Further, the port has subsequently reported that the relevant figures are 9.73% and 3.40% for the period June to December 2003. In its own admission, the port has conceded that the working result for part of the year may not give any clear picture. As correctly pointed out by the MSAA and GMOEA, it may not be appropriate to take any decision on revision of tariff based on results for the past period for a simple reason that tariff is always fixed based on a forward looking model. What would be relevant in this case is, therefore, the projected financial position for the next two years which is not made available by the port.
- (vi). GMOEA has made a valid point about the inter-related nature of various tariff. It is admitted that the existing tariff at the MOPT are not fixed with reference to stand alone cost of individual activity but by considering the overall financial / cost position and recognizing the flow of cross-subsidies between different activities. It is relevant here to point out that this Authority had earlier prescribed a reduced tariff validity period for the revised vessel related charges at the MOPT to coincide with the validity of cargo related charges prescribed earlier so as to bring all major tariff items for a review at a common date. The intention behind the decision is to carry out a comprehensive appraisal of the cost / financial position of different activities of the port while reviewing tariff so that reasonableness of allocation of costs and extent of cross-subsidisation between different activities can be assessed before deciding on any tariff revision. This position holds good even now. In order to decide on the quantum of increase proposed by the MOPT it is necessary to carry out a detailed scrutiny of the entire financial position of the port as well as the cost position under different activities / sub-activities. Such an exercise is admittedly an exhaustive one. The next general review of the existing Scale of Rates of the MOPT falls due in September 2004 for which the MOPT is required to submit all such relevant analyses. Instead of carrying out such a detailed analysis now in respect of one of the tariff items, viz. Berth hire charges, it can be conveniently taken up as a part of the general review of the Scale of Rates. The MOPT is advised to take necessary action to submit its



proposal for the next general review of the Scale of Rates by the end of June 2004 by which time the financial results for the year 2003-04 are expected to be available.

- (vii). The MOPT has, however, argued that the benefit of increased berth hire will not be available to it retrospectively if the exercise is deferred till the next general review of the Scale of Rates. Since tariff fixation is generally made prospectively, it is true that berth hire charges proposed by MOPT will not be revised retrospectively from 1 June 2003, as requested by it. It is recognized that the existing Scale of Rates of the MOPT was reviewed in August / September 2002 relying upon the estimates furnished by the port. These estimates have now turned into actuals. From the position reported by the MOPT, there is a variation in traffic to the extent of 25.27 lakhs and 24.50 lakhs between the estimates and actuals for the years 2001-02 and 2002-03 respectively. Likewise, the variation in the total GRT estimates is to the extent of 11.15 lakhs GRT and 2.69 lakhs GRT for the years 2001-02 and 2002-03 respectively. The net contribution from these variations in the traffic is available to the MOPT which shall at least partly off-set the reduction in revenue, if any, from berth hire / anchorage fee due to introduction of hourly rate.

In spite of this position, if the MOPT feels that ahead-of-schedule revision would be inevitable, then it can come up immediately with a suitable proposal for review of all the vessel-related charges as mentioned in this Authority's order dated 17 March 2003. Needless to say that such a proposal should duly take into consideration the cross-subsidisation between different activities.

- (viii). The MOPT has cited certain practical difficulties and suggested that the time for calculation of berth hire should have some cushion both at the starting and ending points. Introduction of hourly berth hire charges does not envisage any change in the manner of levy of this charge except the change ordered in the unit. The proposal of the MOPT however, goes counter to the basic objective with which the hourly unit was introduced. The duration of stay of vessel for the purpose of levying berth hire / anchorage fee should continue to be calculated as hitherto without any change.
- (ix). The port has also proposed some changes in the charge leviable from the vessels idling at mooring buoys / dolphins and alongside the trans-shippers. No justification is given in support of the proposed amendments. This amendment can also be considered at the time of the next general revision of the Scale of Rates of MOPT provided adequate justification is furnished by the port.

10. In the result and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the MOPT for an upward revision in the berth hire and anchorage charges at this juncture. The MOPT is advised to come up with a comprehensive analysis of all tariff items alongwith its proposal for the next general review of its Scale of Rates by 30 June 2004. If the MOPT finds that ahead-of-schedule revision will be inevitable, then it can come up immediately with its proposal for review of all vessel-related charges.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. /III/IV/143/03-Exty.]